



PORSCHE



**신형 718 GTS 4.0 & 신형 마칸 GTS**  
**The new 718 GTS 4.0 models**  
**& the new Macan GTS**

프레스킷

# 목차

더 새로워진 마칸, 718 카이맨과 718 박스터 <b>신형 GTS 모델 3종 – 스포티한 성능과 독보적인 외관</b>	<b>5</b>
하이라이트 <b>718 박스터 GTS 4.0 과 718 카이맨 GTS 4.0</b>	<b>6</b>
요약 <b>신형 718 GTS 4.0: 모든 감각을 깨우는 주행의 즐거움</b>	<b>7</b>
엔진 및 변속기 <b>최고출력 400마력(PS)의 고회전 성능 엔진</b>	<b>9</b>
새시 및 지원 시스템 <b>탁월한 핸들링의 드라이빙 다이내믹</b>	<b>12</b>
디자인 및 인테리어 <b>더 스포티한 익스클루시브 패키지</b>	<b>15</b>
하이라이트 <b>마칸 GTS</b>	<b>18</b>
요약 <b>콤팩트 SUV 라인업을 더욱 확장하는 신형 마칸 GTS</b>	<b>19</b>

---

엔진 및 변속기 <b>즉각적인 반응성의 바이터보 모터</b>	<b>21</b>
새시 및 새시 시스템 <b>스포티 튜닝 및 더 낮아진 새시</b>	<b>23</b>
디자인 및 첨단장비 <b>스포츠 디자인 패키지의 특징적 외관</b>	<b>24</b>
지원 및 편의 시스템 <b>운전자들을 위한 지원 시스템</b>	<b>26</b>
역사 <b>904 카레라 GTS부터 시작된 포르쉐 GTS의 역사</b>	<b>28</b>

## 연료 소비량 및 배출량

**718 박스터 GTS 4.0:** 연료 소비량 – 도심 15.4 l/100 km, 고속도로 8.1 l/100 km, 복합 10.8 l/100 km; CO<sub>2</sub> 배출량 246 g/km

**718 카이맨 GTS 4.0:** 연료 소비량 – 도심 15.4 l/100 km, 고속도로 8.1 l/100 km, 복합 10.8 l/100 km; CO<sub>2</sub> 배출량 246 g/km

**마칸GTS:** 연료 소비량 – 도심 12.1 l/100 km, 고속도로 8.0 l/100 km, 복합 9.6 l/100 km<sup>1)</sup> (9.5 l/100 km)<sup>2)</sup>; CO<sub>2</sub> 배출량 218 g/km<sup>1)</sup> (216 g/km)<sup>2)</sup>

EU 모델 관련 세부 사항

연비와 CO<sub>2</sub> 배출량은 새로운 측정 방식인 WLTP에 따라 측정되었다. 당분간 새로운 방식으로 산출한 NEDC 값이 명시된다. 이 수치는 기존 NEDC 방식으로 측정된 수치와 비교할 수 없다. 공식 연비 및 구체적인 공식 CO<sub>2</sub> 배출에 관한 자세한 정보를 확인하려면 "신형 승용차의 연비, CO<sub>2</sub> 배출 및 전력 소비에 관한 안내 자료"를 참조하면 된다. 이 안내 자료는 모든 판매처와 DAT(Deutsche Automobil Treuhand)에서 무료로 받아볼 수 있다.

<sup>1)</sup> 다음 국가에 미적용: 덴마크, 프랑스, 스웨덴, 아이슬란드, 스위스, 오스트리아, 핀란드, 네덜란드, 노르웨이, 벨기에, 몰타, 키프로스

<sup>2)</sup> 다음 국가에만 적용: 덴마크, 프랑스, 스웨덴, 아이슬란드, 스위스, 오스트리아, 핀란드, 네덜란드, 노르웨이, 벨기에, 몰타, 키프로스

더 새로워진 마칸, 718 카이맨과 718 박스터

## 신형 GTS 모델 3종 - 스포티한 성능과 독보적인 외관

포르쉐에게 그란 투리스모 스포츠(Gran Turismo Sport, GTS)는 전통적으로 일상적 사용이 가능한 고성능의 혈통을 나타낸다. 뚜렷하면서도 축약된 형태의 독보적인 외관을 자랑하는 이 스포티한 올라운더는 포르쉐 S 모델과 고성능 GT 모델 사이에 위치한다. 마칸 GTS, 718 박스터 GTS 4.0, 718 카이맨 GTS 4.0 총 3종의 GTS 모델은 이 같은 전통을 이어간다. 콤팩트 SUV 시리즈의 신형 마칸 GTS는 S 모델과 터보 모델 사이의 스포티한 연결성을 가지고 있는 반면, 자연 흡기 4리터 6기통 박서 엔진을 탑재한 2인승 신형 GTS는 718 스파이더와 718 카이맨 GT4 바로 아래 위치한다.

모든 포르쉐 GTS 모델은 더 스포티하고 독보적인 특징을 통해 뛰어난 성능과 감성적인 엔진 사운드를 가지고 있다. 모든 GTS는 포르쉐의 전형적인 드라이빙 다이내믹과 주행의 편안함을 완벽하게 결합해 레이스 트랙과 일상 생활에서 모두 적합하다. S 모델에 비해 향상된 성능은 자발적인 동력 전달과 높은 토크 저장량을 갖춘 엔진에 의해 제공된다. 718 GTS 4.0에서는 718 스파이더와 718 카이맨 GT4에 사용되는 4리터 엔진이 탑재된다. 마칸 GTS는 파나메라, 카이엔, 마칸 터보의 2.9리터 바이터보 엔진이 장착된다.

GTS는 종방향 가속도 외에도 높은 횡방향 역학을 특징으로 한다. 특히, 탁월한 코너링 안정성과 견인력을 보장하는 서스펜션 요소의 스포티한 조정에 주안점을 두었다. 무엇보다 정밀한 주행 경험을 위해 낮아진 서스펜션을 포함한 어댑티브 댐퍼 시스템 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)를 기본 사양으로 제공한다. 마칸 GTS는 S 버전보다 최대 15밀리미터 낮은 반면, 718 GTS 4.0 모델은 최대 20밀리미터 낮다.

모든 GTS 모델은 디자인적으로도 스포티한 특징을 강조한다. 외관은 개별적으로 설계된 전·후면 섹션, 측면 스커트, 어두운 조명 모듈, 큰 사이즈의 블랙 컬러 휠, 기본 사양으로 제공하는 스포츠 배기 시스템의 블랙 테일 파이프와 측면 및 후면의 블랙 GTS 레터링을 포함된다. 스포츠 시트는 최적의 측면 지지력으로 편안함을 보장한다. GTS 디자인의 스포티하고 우아한 외관은 패키지에 따라 카민 레드(Carmine Red) 또는 초크(Chalk) 컬러와 함께 다양한 블랙 컬러 트림 요소로 완성된다. 알칸타라® 역시 광범위하게 사용된다.

---

## 하이라이트

# 718 박스터 GTS 4.0 과 718 카이맨 GTS 4.0

## 다이내믹 듀오

GTS 고유의 순수 스포츠카 경험과 탁월한 일상적 사용성의 결합. S 모델보다 50마력(PS) 더 높은 출력의 신형 718 GTS는 718 스파이더와 718 카이맨 GT4 바로 아래에 위치.

## 강력한 4리터 자연 흡기 엔진

최고출력 400마력(PS)의 6기통 박서 엔진은 특히 직접 반응성과 선형적 동력 전달이 인상적. 6단 수동 변속기로 정지상태에서 100km/h까지 가속하는데 4.5초 소요, 최고속도는 293km/h.

## 정밀한 커브 핸들링

기본 사양의 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 스포츠 서스펜션은 차체를 20mm 낮추고, 2단 조절 가능한 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트 (PSM)는 강력하고 민첩한 주행 성능을 보장.

## 기본 사양으로 탑재되는 6단 수동 변속기

듀얼 매스 플라이 휠이 장착된 6단 수동 변속기를 통해 엔진 동력이 변환되고, 짧은 기어 시프트로 더 액티브한 주행 경험 강조

## 익스클루시브 패키지

블랙 알칸타라 인테리어, 20인치 718 스포츠 휠, PASM 새시, 스포츠 배기 시스템, 고해상도 7인치 터치 디스플레이 및 스포츠 크로노 패키지를 장착한 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)를 기본사양으로 제공.

## 요약

### 신형 718 GTS 4.0: 모든 감각을 깨우는 주행의 즐거움

포르쉐가 더 스포티하고 강력한 성능의 신형 718 GTS 4.0을 새롭게 선보이며, 미드 엔진 스포츠카 라인업을 더욱 확장한다. 신형 718 GTS 4.0은 '718 카이맨 GTS 4.0'과 '718 박스터 GTS 4.0'로 구성된다.

신형 718 GTS 4.0에는 718 스파이더와 718 카이맨 GT4에 장착되는 4리터 6기통 자연 흡기 박서 엔진이 탑재된다. 최고출력 400마력(PS)으로 정지상태에서 100km/h까지 가속하는데 단 4.5초가 소요되며 최고 속도는 293km/h이다. 특히, 6단 수동 변속기와 스포츠 배기 시스템의 결합으로 한층 더 스포티한 주행 경험을 선사할 뿐 아니라 효율성까지 높였다.

718 GTS 4.0에 탑재된 강력한 4리터 엔진은 어댑티브 실린더 컨트롤과 직접 연료 분사 방식의 피에조 인젝터, 가변식 인테이크 시스템을 통해 효율성을 더욱 극대화했다.

빠른 응답성 또한 특징이다. 순식간에 엔진 회전수가 7,800rpm에 달하며 다이내믹 댐퍼 컨트롤 스포츠 배기 시스템이 만들어내는 풍부한 6기통 박서 엔진 사운드는 드라이빙의 즐거움을 배가시킨다.

718 GTS 4.0 역시 718 스파이더와 718 카이맨 GT4의 통합 가솔린 미립자 필터 기술의 트윈 테일 파이프 스포츠 배기 시스템이 적용된다. 새들 타입(Saddle-type) 디자인의 배기 시스템은 GTS 모델을 위해 특별히 개발된 블랙 컬러의 리어 하단부 공간을 제공한다.

정밀한 핸들링과 민첩한 스티어링, 뛰어난 코너링 성능을 가능하게 하는 새시 적용으로 주행 성능 역시 더욱 강화되었다. 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)를 통해 새시를 20mm 낮출 수 있으며, 옵션 사양의 PASM 서스펜션 선택 시, 차체를 10mm 더 낮추고 새시 지상고를 높여 편안함을 증대시킨다. 또한, PSM 스포츠 모드를 지원하는 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM), 업그레이드된 포르쉐 트랙 프리시전 앱이 포함된 스포츠 크로노 패키지, 포르쉐 액티브 드라이브 트레인 마운트(PADM), 기계식 리미티드 슬립 디퍼렌셜을 지원하는 포르쉐 토크 벡터링 시스템(PTV) 등 다양한 주행 기술 장치들을 탑재했다.

새로운 미드엔진 스포츠카 718 GTS 4.0에는 새틴 글로스 블랙 컬러의 20인치 경량 알루미늄이 장착된다. 고성능 타이어(프런트 235/35 ZR 20인치/리어 265/35 ZR 20인치)는 크로스 드릴 디스크 및 레드 컬러 캘리퍼가 적용된 향상된 브레이크 시스템을 포함하며, 포르쉐 세라믹 컴포지트 브레이크(PCCB)는 옵션 선택 가능하다.

블랙 알칸타라 소재는 GTS 모델만의 스포티하고 우아한 디자인적 특징을 완성한다. 스포일러 릿, 스포츠 디자인 프런트 에이프런의 블랙 컬러 에어 인테이크, 프런트 안개등 및 리어 라이트 렌즈, 리어 범퍼에 적용된 블랙 컬러 요소의 대조적인 디테일은 GTS 차량의 스포티함을 강조한다. 또한, 기본 사양의 스포츠 시트 플러스 센터 패널과 스티어링 휠 림, 센터 콘솔, 기어 레버, 그리고 양쪽 도어의 암레스트, 그리고 A필러와 루프 라이닝까지 알칸타라 소재가 적용된다. 카민 레드(Carmine Red)와 크레용(Crayon) 컬러는 옵션 사양으로 제공되는 GTS 인테리어 패키지를 통해 선택 가능하다. 타코미터와 안전벨트, 헤드레스트에 각인된 GTS 엠블럼과 바닥 매트에 새겨진 포르쉐 레터링 등에 적용된다. 센터 콘솔 트림 등 트림 요소는 카본 소재로 제작된다.

이 밖에도, 고해상 7인치 터치스크린과 스포츠 크로노 패키지, 더욱 향상된 트랙 프리시전 앱을 포함한 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)를 기본 사양으로 지원한다. 모터스포츠를 위해 개발된 스마트폰 앱은 레이스 트랙 주행에서 성능 관련 데이터를 PCM 디스플레이에 표시하고 기록한다. 실시간 교통 정보 및 음성 제어 기능의 온라인 내비게이션 모듈과 포르쉐 커넥트, 그리고 BOSE® 및 부메스터 하이엔드 서라운드 사운드 시스템을 옵션 사양으로 제공한다.

## 엔진 및 변속기

### 최고출력 400마력(PS)의 고회전 성능 엔진

신형 718 GTS 4.0 의 핵심은 4리터 6기통 자연 흡기 박서 엔진이다. 최고출력 400마력 (PS)의 엔진은 4기통 터보차저 엔진을 탑재한 기존 S 모델보다 50마력(PS) 증가해 즉각적인 응답성과 선형 출력 전달력이 돋보인다. 이 신형 GTS 모델에는 718 카이맨 GT4와 718 스파이더에 사용되는 동일한 파워트레인이 탑재된다. 또한, 현행 911 카레라 엔진과 동일한 엔진을 기반으로 한다. 최대 7,800rpm의 고회전 엔진은 회전 수 7,000에서 최고출력을, 5,000~6500rpm 사이에서 최대토크 42.8kg·m를 발휘한다. 스포츠모드의 다이내믹 스톱블립 기능을 갖춘 6단 수동 변속기를 통해 탁월한 동력 전달이 가능하다.

'718 카이맨 GTS 4.0'과 '718 박스터 GTS 4.0'의 최고속도는 모두 293km/h다. 6단 수동변속기를 장착한 718 GTS 4.0은 정지상태에서 100km/h까지 가속하는데 터보차저 엔진을 장착한 S 모델보다도 0.1초 빠른 4.5초가 소요되며, 시속 200 km/h까지는 14.1초가 소요된다.

신형 718 GTS 4.0 두 모델에 장착된 6기통 박서 엔진은 뛰어난 효율성을 발휘하는 고성능 및 고회전 엔진으로 어댑티브 실린더 컨트롤과 같이 718 스파이더와 718 카이맨 GT4의 연료 소비량과 배기가스 배출량을 감소시킨 혁신적 기술들이 적용되었다. 1,600-2,500rpm 사이에서 최대토크 10.2kg·m까지 부하가 걸리며, 두 개의 실린더 뱅크를 하나씩 교대로 중단해 6기통 엔진이 일시적으로 3기통 엔진 모드로 만든다. 일정한 부하에서는 20초마다 실린더 뱅크를 교대하며 촉매 변환기를 통해 균일한 부하 및 흐름을 보장한다. 실린더 뱅크 교대 시 사운드 패턴이 약간 달라지지만 운전자가 감지할 수 없을 정도로 미미하다. 반면, 어댑티브 실린더 컨트롤을 통해 최대 11g/km CO<sub>2</sub> 배출량을 감소시키는 효과가 있다. 스타트/스탑 (Start/Stop) 기능으로 비활성시킬 수 있다.

### 직접 연료 분사 방식의 피에조 인젝터

연소실 내 공기와 연료의 혼합물이 형성되면서 특정 요건들을 충족시킨다. 먼저, 고회전 엔진의 피에조 인젝터는 제어 전압 적용 시 팽창하며 중앙에 위치한 인젝터를 개방해 가솔린 직분사(DFI)을 제어한다. 전류가 흐르지 않으면 결정체가 수축하고 주입 밸브는 다시 닫히며, 이 때 주입 과정이 서로 다른 단계로 명확히 구분되어 더욱 정확한 연소가 가능해진다.

최대 200 바(bar)의 연료 분사 압력은 실린더 벽면의 물방울 형성을 감소시키고 잠재적인 그을음 형성을 중화시키기 위해 최적화된 분사 패턴을 만든다. 결과적으로 연료 소비량과 배기가스 배출량은 감소하는 반면, 6기통 엔진의 효율은 증가한다.

연소실의 가변형 흡기 시스템은 빠른 가스 교환을 지원한다. 출력 요건에 따라 각각 또는 동시에 열리는 2개의 플랩이 특징이며, 에어 컬럼의 진동 횟수를 흡기 밸브로 이동하는 엔진 속도에 맞게 조정해 실린더의 충전 수준을 향상시키고 더욱 강력한 토크를 발휘한다.

## 안정적인 고회전 엔진

고회전 6기통 엔진 콘셉트는 4리터 자연 흡기 박서 엔진을 집중적으로 개선시킨 기술을 기반으로 한다. 고강도 합금강, 넓은 커넥팅 로드 베어링, 기하학적으로 최적화된 피스톤 로드 및 직경 67 밀리미터의 크랭크축 메인 베어링으로 이루어진 견고한 단조 크랭크 축은 실린더의 최대 압력을 견딜 수 있도록 한다. 통합 드라이 셉프 윤활 방식은 증회방향으로 빠르게 가속할 때에도 엔진에 최적의 엔진 오일 공급을 가능하게 한다. 베인 타입의 흡입 펌프는 통합 원심분리기로 오일을 공기와 분리하며, 배출가스와 윤활유 소비를 줄여준다. 탄탄한 플라스틱 오일 흡입 펌프의 무게는 유사한 캐스트 부품보다 36.5 퍼센트 더 가볍다.

높은 엔진 속도에서 유압식 밸브 간극 보상의 로커 암이 밸브를 작동시킨다. 전자 엔진 관리 시스템은 부하 요건, 엔진 속도 및 온도 범위에 따라 4개의 바리오 캠의 타이밍을 조절한다. 예를 들어, 배기 측면에서 크랭크 축을 30도 범위로 조정하면 모든 속도 범위에서 탁월한 주행성능과 높은 출력 및 토크를 발휘한다.

## 가솔린 미립자 필터가 장착된 스포츠 배기 시스템

718 GTS 4.0은 718 카이맨 GT4와 718 스파이더의 분리형 테일 파이프 스포츠 배기 시스템을 채택했다. 배기 시스템 디자인과 넓은 단면은 배압을 낮추고 성능을 향상시킨다. 중심부에 위치한 메인 사일렌서의 아치형 새들 구조(the arch-shaped saddle construction)도 특징이다. 댐퍼 컨트롤 덕분에 고속 회전 시에도 박서 엔진 고유의 독특한 엔진 소리를 그대로 유지한다. 엔진 특성에 따라 완전 가변적으로 작동 및 제어되며, 엔진 온도와 부하 수요에 맞춰 카리스마 있는 사운드로 감성적인 주행 경험을 제공한다.

또한, 스포츠 배기 시스템에는 가솔린 미립자 필터 (GPF)가 장착되었다. 어댑티브 실린더 컨트롤, 고압으로 직접 가솔린을 분사하는 방식의 피에조 인젝터 및 스타트/스탑 기능과 유기적으로 상호 작용하며, 유로 6d-Temp 배기가스 규정을 준수하는 데 중요한 기여를 한다. 두 개의 램다 센서는 광대역 램다 컨트롤 시스템을 통해 각 실린더 측의 배기가스 구성을 개별적으로 제어한다. 한 개의 추가 센서는 각 촉매 변환기에서의 오염 물질 변환을 추적하고, 가솔린 미립자 필터의 필수 재생 과정은 운전자 개입 없이도 자동으로 처리된다.

## 듀얼매스 플라이휠을 기본 사양으로 탑재한 6단 수동 변속기

6기통 자연흡기 엔진의 동력은 6단 수동 변속기를 통해 리어 휠로 전달된다. 다이내믹 스톱플립 기능은 저단 변속 시 차량 안정성을 개선하고 마모 손상을 줄인다. 드라이빙 다이내믹에 영향을 줄 수 있는 파워트레인 무브먼트는 진동을 최소화시키는 PADM(Porsche Active Drivetrain Mounts) 트랜스미션 마운트에 의해 줄어든다. 718 GTS 4.0은 911 GT3와 마찬가지로 듀얼매스 플라이휠을 탑재한다.

## 새시 및 지원 시스템

### 탁월한 핸들링의 드라이빙 다이내믹

718 GTS 4.0의 강력하고 스포티한 디자인은 드라이빙 다이내믹에도 반영된다. 718 박스터 GTS 4.0과 718 카이맨 GTS 4.0은 정밀한 핸들링과 민첩한 스티어링, 반응성이 뛰어난 코너링이 강점이다. 기본 사양의 서스펜션은 레이스 트랙에 최적화된 718 카이맨 GT4의 민첩함을 제공해 일상적 사용에도 적합하다. 즉, 718 GTS 4.0은 레이스 트랙과 일상 생활에서 역동성과 주행 안정성 완벽하게 결합한 순수 스포츠카다.

포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 어댑티브 댐핑 시스템으로 718 GTS 4.0의 새시는 20밀리미터 더 낮아진다. 차체를 10밀리미터 더 낮춰주는 옵션 사양의 PASM 스포츠 서스펜션은 운전자에게 더 높은 주행 안정성을 제공한다. 최신 새시 레이아웃과 향상된 고성능 브레이크 시스템을 통해 더 견고한 스포티 성능과 장거리 주행 안정성까지 탁월한 밸런스를 자랑한다.

718 박스터 GTS 4.0과 718 카이맨 GTS 4.0은 PSM 스포츠 모드를 지원하는 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM), 포르쉐 트랙 프리시전 앱이 포함된 스포츠 크로노 패키지, 포르쉐 액티브 드라이브 트레인 마운트(PADM), 기계식 리어 디퍼렌셜 록을 지원하는 포르쉐 토크 벡터링 시스템(PTV) 등 다양한 요소들을 기본 사양으로 제공된다.

PSM은 역동적인 주행으로 차량이 한계에 도달했을 때 더 높은 안전성을 보장하며, 주행 방향과 속도, 요 비율, 횡방향 가속도까지 조정한다. 서킷에서 718 GTS 4.0의 한계를 경험할 수 있는 PSM 스포츠 모드가 포함된 스포츠 크로노 패키지를 기본 사양으로 장착한다. 완전히 활성화된 시스템과 비교 시, PSM이 안정화를 위해 작동하기 전, 수직 축 주위의 요 무브먼트가 증가하며 구동 휠에서 더 많은 슬립이 발생함으로써 더욱 스포티한 주행이 가능하다. 안전한 환경에서도 레이싱에 준하는 역동적인 드라이빙 경험을 할 수 있다.

스포츠 크로노 패키지는 "노멀(Normal)", "스포츠(Sport)", "스포츠 플러스(Sport Plus)", "인디비주얼(Individual)" 모드로 구성되어 신형 포르쉐 718 GTS 4.0에 더욱 스포티하고 강력한 성능을 더했다. 스티어링 휠에 인체공학적으로 위치한 로터리 모드 스위치(rotary mode switch) 덕분에, 360밀리미터의 GT 스포츠 스티어링 휠에서 손을 떼지 않아도 작동시킬 수 있다. 인

디비주얼 프로그램은 엔진의 응답성, 파워 스티어링, 가속 페달, PASM 서스펜션 시스템, 스포츠 배기 시스템의 댐퍼 컨트롤, 오토 스타트/스톱 기능 및 리어 스포일러를 조정할 수 있다. 스포츠 플러스 모드는 레이스 트랙 주행에 최적화되어 있다. 개별 모드에서는 사용자가 자신의 구성을 정의할 수 있다. 인디비주얼 모드에서는 운전자의 개별 환경 설정이 가능하며, 트랙 프리시전 앱도 스포츠 크로노 패키지에 포함된다.

기계식 리어 액슬 디퍼렌셜 록을 장착한 기본 사양의 포르쉐 토크 벡터링(PTV)은 한층 더 강화된 퍼포먼스와 주行的 즐거움을 선사한다. 코너링 시 안쪽 휠에 적절한 브레이크 압력이 가해져 차량 수직 축을 중심으로 각운동량(Angular Momentum)을 생성해 차량의 정확도와 민첩성을 대폭 향상시킨다. 기계식 디퍼렌셜 록은 외부 휠에 더 많은 힘을 분배하고, 이는 급격한 코너링 구간에서도 강력한 견인력을 제공해 차량의 종횡 방향 동력과 드라이빙 퍼포먼스를 향상시킨다.

포르쉐 액티브 드라이브 마운트(PADM)는 스포츠 크로노 패키지의 또 다른 특별한 기능이다. PADM은 엔진과 변속기에서의 진동을 최소화하고, 드라이브 트레인의 전체 중량으로 주행에 영향을 줄 수 있는 움직임을 줄인다. 견고하면서도 부드러운 기어박스 마운팅의 이점을 통해 고르지 않은 노면에서 차체 하중에 변화가 있거나 급격한 코너링이 발생하더라도 매우 정확하고 안정적인 핸들링을 지원한다.

신형 GTS 4.0은 다른 718 모델과 마찬가지로 전자 기계식 스티어링이 이점이다. 이전 카이맨과 박스터보다 스티어링 비율이 10 퍼센트 더 향상되었다. 스티어링 기어는 911 터보로 부터 채택되었고, 360밀리미터 GT 스포츠 스티어링 휠 디자인은 918 스파이더를 기반으로 제작되었다.

## 더 큰 사이즈의 브레이크 시스템

더 강력해진 그레이 컬러의 주철 브레이크 시스템은 탁월한 감속을 통해 718 GTS 4.0의 스포츠카 면모를 여실히 드러낸다. 프런트 리어 액슬의 브레이크 캘리퍼는 브레이크 디스크 반대 방향으로 패드를 누르는 6-피스톤이 장착되며, 리어에는 4-피스톤 캘리퍼가 장착된다. 콤포지트 브레이크는 프런트 액슬의 경우 350x34 mm, 리어 액슬의 경우 330x28 mm 직경이며, 크로스 드릴 처리된 내부 환기식으로 열발산을 최적화한다. 다중 충돌방지 브레이크도 제공하며, 이를 통해 최초 충돌 발생 이후 자동으로 차량을 감속시키고 에어백을 펼쳐 심

각한 후속 충격을 줄여준다. 프런트 액슬에는 옐로우 컬러의 6-피스톤 고정 캘리퍼가 결합된 350x34 mm 브레이크 디스크가 장착되며, 리어 액슬에는 4-피스톤 고정 캘리퍼와 함께 350x28 mm 디스크가 장착된 포르쉐 세라믹 컴포지트 브레이크(PCCB)를 옵션으로 선택할 수 있다. 718 GTS 4.0은 20인치 새틴 글로스 블랙 (Satin-Gloss Black) 컬러의 알루미늄 휠을 기본을 장착한다. 프런트와 리어에 각각 적용된 235/35 ZR 20인치 및 265/35 ZR 20인치 스포츠 타이어는 최상의 접지력을 제공한다.

## 디자인 및 인테리어

### 더 스포티한 익스클루시브 패키지

신형 718 GTS 4.0 2인승 모델은 정교한 디자인 요소로 스포티함을 더욱 강조한다. 전형적인 포르쉐 GTS 모델과 마찬가지로 블랙 컬러 디테일은 핵심적인 특징이다. 예를 들어, 스포일러 립과 블랙 에어 인테이크를 장착한 스포츠 디자인 프론트 에이프런은 강인한 인상을 만들어 낸다. 어두운 프론트 라이트 모듈이 장착된 바이 제논(bi-xenon) 헤드라이트도 돋보인다. LED 메인 헤드라이트가 결합된 포르쉐 다이내믹 라이트 시스템(PDLS)은 PDLS 플러스로 보완 가능하다. 측면은 블랙 새틴 글로스 컬러의 10 스포크 디자인 20인치 알로이 휠이 특징으로, 레드 컬러 또는 PCCB가 결합된 옐로우 브레이크 캘리퍼는 선명한 시각적 효과를 제공한다. 후면부는 718 스파이더와 718 카이맨 GT4에 적용된 새로운 스포츠 배기 시스템이 두드러진 특징이다. 분리된 테일 파이프는 718 박스터 GTS 또는 718 카이맨 GTS 레터링처럼 블랙 컬러로 도장되었다. 어두운 LED 테일 라이트와 도어에 새겨진 "GTS 4.0" 블랙 레터링으로 GTS의 전형적인 외관이 완성된다.

알칸타라 소재는 GTS 모델만의 스포티하고 우아한 디자인적 특징을 완성한다. 블랙 컬러 소재는 2방향 전동 조절식 스포츠 시트 플러스 및 스티어링 휠 림, 센터 콘솔 및 기어 레버, 도어의 암레스트와 클로징 핸들, 그리고 718 카이맨 4.0의 A필러 내부와 루프 라이닝까지 알칸타라 소재가 적용된다. 원형 계기판 다이얼 역시 블랙 컬러이며, 고광택 실버 트림 스트립은 이와 대조된다. 블랙 컬러의 브러시드 아노다이즈드 알루미늄 디자인 또한 옵션 선택 가능하다. GTS 엠블럼은 타코미터에 위치하며, 헤드레스트에 블랙 컬러로 각인되어 있다. 도어 엔트리 패널에는 '박스터 GTS' 혹은 '카이맨 GTS' 모델명이 부착된다. 시동을 걸면 기본 사양으로 제공되는 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM) 시스템의 TFT 스크린에 GTS 로고가 나타난다.

카민 레드(Carmine Red)와 초크(Chalk) 컬러는 옵션 사양으로 제공되는 GTS 인테리어 패키지를 통해 선택 가능하다. 이를 통해, 타코미터와 안전벨트, 헤드레스트에 각인된 GTS 엠블럼과 바닥 매트에 새겨진 포르쉐 레터링 등 모든 장식을 강조할 수 있다. 센터 콘솔 트림 등 트림 요소는 카본 소재로 제작된다.

## 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트: 편리한 작동법의 인포테인먼트 시스템

신형 718 GTS 4.0에는 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)가 기본 사양으로 탑재된다. 온라인 내비게이션 모듈, 음성 제어 컨트롤 및 포르쉐 커넥트 기능은 옵션 사양으로 제공된다. 근접 센서가 장착된 고해상도 7인치 터치 디스플레이의 PCM은 스마트폰과 같이 멀티 터치 제스처를 통해 쉽고 간편하게 조작 가능하다. 옵션 사양의 커넥트 플러스(Connect Plus) 모듈 장착 시, WLAN을 통해 스마트폰 연결이 가능하다. 옵션으로 제공되는 실시간 교통 정보를 통해 신뢰도 높은 내비게이션도 이용할 수 있으며, 교통 상황을 빠르게 파악하고, 최적의 경로 안내해 준다. 포르쉐 커넥트 서비스에 관한 국가 별 정보는 [www.porsche.com/connect](http://www.porsche.com/connect)에서 확인할 수 있다.

포르쉐 718 GTS 4.0은 옵션 사양을 통해 음악을 들을 때 더욱 특별한 사운드 경험을 제공한다. BOSE® 서라운드 사운드 시스템은 특허 받은 100와트 고성능 우퍼를 포함해 10개의 앰프 채널과 10개의 스피커로 구성된다. 개별 스피커들을 최적화시키는 완전한 액티브 컨트롤 시스템의 총 출력은 505와트다. 1,340 제곱 센티미터 면적의 300와트 클래스 D 앰프와 액티브 서브 우퍼가 장착된 부메스터 하이엔드 서라운드 사운드 시스템은 훨씬 더 높은 오디오 성능을 제공한다. 주파수 응답 범위는 35Hz~20kHz이며, 12개의 앰프 채널 구성으로 총 821와트의 출력을 제공한다.

## 옵션 사양의 지원 시스템 – 향상된 퍼포먼스와 강화된 안정성

신형 718 GTS 4.0은 다중 충돌 브레이크와 같은 광범위한 안전 시스템을 기본 사양으로 제공한다. 시스템은 최초 충돌 이후 자동으로 차량을 제동시켜 심각한 후속 충격을 줄여준다. 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM)를 탑재한 미드엔진 스포츠카 신형 718 GTS 4.0은 차량 성능이 한계에 도달했을 때에도 쉽게 제어 가능하다. 옵션 사양으로 제공되는 크루즈 컨트롤은 경사로에서 설정된 속도를 넘기면 적절한 제동으로 속도를 제어한다. 레인 체인지 어시스트는 다차선 도로에서 안정성을 높인다. 주행 속도가 15km/h를 넘으면 후방 레이더 센서를 통해 차량 후방과 사각지대를 감지한다. 주행 속도 30km/h부터 250km/h 사이에서는 차량 후방 또는 운전자 사각지대에 접근 차량이 있을 경우, 사이드 미러 경고등으로 이를 알려준다. 운전자가 방향 지시등을 설정하거나 시스템이 차선 변경을 인식하면 경고 신호가 켜진다. 레인 체인지 어시스트 기능은 고속도로에서 특히 편리하고 안전하다. 이 시스템은 운전자의 차량 제어를 방해하지 않으며, 언제든지 비활성화가 가능하다.

## 새로운 커뮤니티 애플리케이션: “로드 바이 포르쉐(Road by Porsche)”

ROADS는 열정적인 드라이버들을 위한 새로운 온라인 커뮤니티로, 전 세계 운전자들을 차종과 상관없이 연결해 그들의 드라이빙 열정을 충족시켜준다. 무료로 제공되는 ROADS 애플리케이션은 세계에서 가장 아름답고 장대한 주행 경로를 제공해 로드 트립 모험을 더 수월하게 계획할 수 있도록 돕는다.

56개국 약 10만 명의 동일한 관심사를 가진 사람들이 각자 최고의 드라이브 순간을 기록하고 공유하는 ROADS앱은 세계 최대의 사용자 참여 주행 경로 카탈로그를 지향한다. 또한, 애플 카플레이(Apple CarPlay)를 갖춘 맞춤형 인앱 내비게이션으로 주행 경로를 편리한 음성 안내로 제공한다. 혁신적인 경로 생성 서비스는 출발지에서 목적지 사이에 위치한 매력적인 도로 정보를 즉시 제안하며, 애플리케이션 내 디지털 매거진인 데스티네이션스 (DESTINATIONS)를 통해 열정적인 운전자들을 위한 아티클 제공은 물론, 다음 여행 경로에 대한 영감을 제공한다.

ROADS는 운전을 좋아하는 모든 이들을 위한 앱으로, iOS앱 스토어에서 무료로 다운로드할 수 있다.

## 하이라이트

### **마칸 GTS**

#### **가장 스포티한 마칸**

신형 마칸 GTS는 S 모델과 터보 버전 사이에 위치. 특히 스포티함과 성능에 초점을 맞춘 설계로, 독보적인 디자인과 탁월한 다이내믹 파워를 모두 제공

#### **성적인 주행 경험**

2.9리터 V6 바이터보 엔진을 장착한 신형 마칸 GTS는 이전 모델보다 20마력 (PS) 더 높은 최고출력과 2 kg·m 더 높은 최대토크를 제공. 탁월한 성능은 기본 사양의 스포츠 배기 시스템의 인상적인 사운드로 완성

#### **스포츠카와 같은 뛰어난 종/횡 방향 역학**

15mm 낮아진 차체, 큰 사이즈의 브레이크 등 기본 사양의 포르쉐 서스펜션 매니지먼트 (PASM) 시스템은 안정적이면서도 역동적인 핸들링을 제공.

#### **독보적인 외관**

신형 마칸 GTS는 독특하고 스포티하며 독보적인 외관이 특징. 스포츠 디자인 패키지는 스포티한 외관을 더욱 강조하고, 다양한 알칸타라® 인테리어는 독특한 외관과 독보적인 감성을 완성

#### **전형적인 GTS 특징**

프런트 에이프런 및 프런트 섹션, 20인치 RS 스파이더 디자인 휠, 루프 스포일러, 윈도우 트림 스트립 및 리어 부분의 블랙 컬러 레터링, 블랙 컬러의 LED 헤드라이트와 LED 리어 라이트 바 등 GTS 만의 전형적 특징 반영

## 요약

### 컴팩트 SUV 라인업을 더욱 확장하는 신형 마칸 GTS

포르쉐는 스포티한 모델을 선보이며 마칸 시리즈를 완성했다. 강력한 엔진, 성능 지향적인 새시, 독특한 디자인과 향상된 장비가 탑재된 신형 마칸 GTS를 출시한다. 2.9리터 V6 바이 터보 엔진을 탑재한 '마칸 GTS'는 기존 모델보다 20마력(PS) 높은 최고출력 380마력(PS)을 발휘한다. 특히, 새롭게 적용된 듀얼 클러치 변속기(PDK)와 옵션 사양의 스포츠 크로노 패키지 결합으로 정지상태부터 100km/h까지 가속하는데 이전 모델 대비 0.3초 빠른 4.7초가 소요되며, 최고 속도는 261km/h에 이른다.

포르쉐 컴팩트 SUV 라인의 새로운 모델 '신형 마칸 GTS'는 탁월한 드라이빙 다이내믹을 통해 '그란 투리스모 스포츠'를 상징하는 'GTS'를 부여 받았다. '마칸 GTS'는 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 댐핑 제어 시스템이 더욱 개선되었으며, 새시 역시 15mm 낮아져 다이내믹함이 크게 향상되었다. 여기에 10mm를 더 낮출 수 있는 어댑티브 에어 서스펜션도 옵션으로 이용 가능하다. 또한, 기본 사양의 20인치 RS 스파이더 디자인 휠과 넓은 크기의 주철 브레이크(프런트 360x36mm, 리어 330x22 mm)를 결합해, 독보적인 민첩성과 응답성(반응성)으로 진정한 스포츠카의 면모를 드러낸다. 옵션 사양의 텅스텐 카바이드 코팅 포르쉐 서페이스 코티드 브레이크(PSCB) 또는 포르쉐 세라믹 컴포지트 브레이크(PCCB)로 탁월한 제동이 가능하다.

신형 마칸 GTS 모델에 특화 적용된 스포츠 배기 시스템 덕분에 드라이빙의 즐거움이 음향적으로도 배가된다. 사운드 경험은 2.9리터 V6 엔진에서 나온다. 두 개의 터보차저가 V형으로 배치된 양쪽 실린더 사이에 위치하는 센트럴 터보 레이아웃의 2.9리터 V6 엔진은 특별한 배기 사운드 경험의 핵심 요소다. 1,750-5,000rpm 사이에서 최대토크 53.1kg·m(2kg·m 증가)을 발휘하며, 연비는 유럽 NEDC 기준으로 9.6l/100km이다.

'신형 마칸 GTS'는 시각적으로도 스포티한 디자인을 완성했다. 새로운 프론트 및 리어 트림과 사이드 스커트가 포함된 스포츠 디자인 패키지는 외관을 더욱 돋보이게 한다. 모든 포르쉐 GTS 모델과 마찬가지로 프론트 에이프런과 프론트 섹션, 스포츠 배기 시스템의 디퓨저 및 테일 파이프는 블랙 컬러 요소로 강조된다. 포르쉐 다이내믹 라이트 시스템(PDLS)의 LED 헤드라이트와 LED 라이트 바를 포함한 3차원 리어 라이트 역시 블랙 컬러로 옵션 선택

이 가능하다. 이 밖에도 새틴 글로스 블랙 컬러 20인치 RS 스파이더 디자인 휠, 레드 컬러 브레이크 캘리퍼 및 고광택 블랙 트림 스트립은 '마칸 GTS'의 성능 지향적 외관을 더욱 부각한다. 기본 사양으로 탑재되는 스포츠 배기 시스템의 디퓨저 및 테일 파이프 역시 블랙 컬러 요소로 더 강조된다.

시트 중앙 패널, 센터 콘솔 암레스트, 도어 패널에는 알칸타라® 및 브러시드 알루미늄과 같은 고급 소재를 적용, 스포티하고 우아한 인테리어 디자인을 완성했다. 부드러운 가죽 소재 스티어링 휠과 시프트 패들을 포함한 스포츠 스티어링 휠, 코너링 시 안정감을 높이는 사이드 볼스터와 8방향 조절 가능한 GTS 전용 스포츠 시트도 갖췄다. 이 밖에도, 알칸타라 소재에 카민 레드 또는 크레용 컬러로 강조된 GTS 가죽 커버, BOSE® 서라운드 사운드 시스템, 트랙픽 잼 어시스트를 포함한 어댑티브 크루즈 컨트롤, 후방 카메라와 서라운드 뷰가 탑재된 파크 어시스트, 그리고 열선내장 윈드스크린과 이오나이저 등 옵션 선택 사양의 폭을 넓혔다.

## 엔진 및 변속기

### 즉각적인 반응성의 바이터보 모터

신형 마칸 GTS의 2.9리터 바이 터보 엔진은 포르쉐의 현행 V6 엔진 중 최고 성능을 발휘한다. V6 바이터보 엔진은 마칸 터보, 카이엔, 파나메라에도 사용된다. 신형 마칸 GTS의 고회전 엔진은 기존 모델의 3리터 터보 엔진보다 20마력(PS) 높은 380마력(PS)을 발휘한다. 최대토크는 1,750-5,000rpm 사이에서 53.1kg·m(2kg·m 증가)을 발휘하며, 옵션 사양의 스포츠 크로노 패키지 결합으로 신형 마칸 GTS는 정지 상태부터 100km/h까지 가속하는데 4.7초 소요되며, 최고속도는 261km/h에 이른다.

혁신적인 기술이 반영된 엔진은 특히, 센트럴 인젝터의 연소 과정과 연료 효율이 모두 최적화되었다. 모든 포르쉐 V-엔진들과 마찬가지로, 배기 가스 터보차저가 실린더 V 내부에 배치되는 이른바 센트럴 터보 레이아웃의 엔진 디자인이 특징이다. 연소실과 터보차저 사이의 매우 짧은 배기 가스 경로 덕분에 탁월하고 즉각적인 응답 성능을 발휘하며, 이를 통해 운전자는 더욱 다이내믹한 주행을 경험할 수 있다.

드라이빙 다이내믹 서포트(driving dynamics support)라 불리는 최적화된 엔진 마운트는 엔진과 샤프트의 연결성을 더욱 강화한다. 스티어링의 턴 인 동작은 보다 직접적이고 민첩해졌다. 신형 마칸 GTS의 스포티함을 위해, 커브 길에서 가속 시 SUV의 견인력이 더 향상되었으며, 외측 타이어의 효과적인 제어를 통해 차선을 더욱 안정적으로 유지할 수 있다.

7단 PDK 듀얼 클러치 변속기와 지능형 사륜 구동을 포함한 포르쉐 트랙션 매니지먼트(PTM)에 의해 동력이 계속해서 전달된다. 스포츠(Sport) 모드에서는 변속기가 더 빠르게 응답하며 기어를 신속하게 변경할 수 있다. 옵션 사양으로 스포츠 크로노 패키지가 선택 가능하다. 노멀(Normal) 모드에서는 PDK가 빠르고 더 편하게 고단 기어로 변속된다. 이로써 연료 소비량은 줄고, 장거리 주행에서의 편의성이 더욱 향상된다. 어댑티브 크루즈 컨트롤(ACC)과 결합된 PDK는 실제 주행 조건에서 연료 소비량을 추가적으로 감소시키는 코스팅 모드를 작동시킨다.

스포츠 크로노 패키지는 스티어링 휠에 통합된 모드 스위치를 통해 사용 가능하다. 노멀, 스포츠 및 스포츠 플러스 모드 외에도 추가로 인디비주얼(Individual) 모드를 선택할 수 있다. 운전자는 인디비주얼 모드로 맞춤형 개별 설정을 저장하고, 모드 스위치를 통해 이를 작동시킬 수 있다. 모드 스위치 중앙에 있는 스포츠 리스폰스 버튼을 활성화시키면 마칸 GTS가 20초 동안 최적의 성능을 구현해 더욱 역동적인 주행이 가능하다. 콤팩트 SUV 세그먼트의 스포츠카인 신형 마칸 GTS는 보다 즉각적인 가속 페달 명령을 통해 더 빠르게 최적화된 가속도 값에 도달한다.

포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM)와 옵션 사양의 스포츠 크로노 패키지를 함께 사용하면, 별도 선택 가능한 PSM 스포츠 모드가 추가 제공된다. 이 같은 특별한 스포츠 세팅을 통해 운전자는 마칸 GTS의 주행 성능을 극한까지 경험해볼 수 있다. PSM 스포츠 모드는 항상 작동되며, 현재 선택된 주행 모드와 상관없이 활성화시킬 수 있다.

## 새시 및 새시 시스템

### 스포티 튜닝 및 더 낮아진 새시

신형 마칸 GTS의 가장 큰 강점은 횡방향 다이내믹이다. 차체를 15mm 낮추는 기본 사양의 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 시스템 덕분에 콤팩트 SUV는 스포츠카와 같은 핸들링을 가능하게 한다. 완전히 새롭게 개선된 스틸 서스펜션, 액티브 댐퍼 시스템 및 안티 롤 바는 더욱 중립적인 반응으로 운전자들에게 드라이빙의 즐거움을 제공하며, 동시에 안정성과 편안함까지 향상시킨다. 신형 마칸 GTS는 20인치 RS 스파이더 디자인 휠과 혼합 타이어가 기본 사양으로 장착된다. 특별히 개발된 타이어는 퍼포먼스를 더욱 향상시킨다. 옵션 사양의 포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV Plus) 및 높이 조절이 가능한 에어 서스펜션은 다이내믹을 더욱 향상시킨다. 다른 마칸 모델과 달리, GTS는 새시를 추가적으로 10mm를 더욱 낮출 수 있다.

### 안전한 제동을 위한 강력한 브레이크 시스템

신형 마칸GTS는 프런트 액슬에 360mm 브레이크 디스크(리어 액슬에 330mm)를 장착한 강력한 그레이 컬러 주철 브레이크와 레드 컬러 캘리퍼가 안전한 제동을 위해 기본 사양으로 제공된다. 스포티한 드라이빙을 즐기는 운전자를 위해, 포르쉐는 연속적인 고부하를 위해 설계된 두 개의 브레이크 시스템을 옵션으로 지원한다. 텅스텐 카바이드 코팅 처리 된 포르쉐 서페이스 코티드 브레이크(Porsche Surface Coated Brake)는 기존 그레이 컬러 주철 브레이크에 비해 반응 속도가 더 빠르고 높은 마모 저항력으로 브레이크 분진의 양을 최대 90퍼센트까지 줄여준다. 높은 부하에도 불구하고 전 세계 중 포르쉐에서만 사용할 수 있는 이 고성능 브레이크는 제동 성능을 안정적으로 보장하며, 고광택 브레이크 디스크와 화이트 컬러의 브레이크 캘리퍼가 특징이다. 또한, 포르쉐 세라믹 컴포지트 브레이크(PCCB)는 옵션 사양으로 선택 가능하다.

## 디자인 및 첨단장비

### 스포츠 디자인 패키지의 특징적 외관

마칸 GTS의 스포티한 특징은 인테리어에도 반영된다. 신형 모델은 업그레이드 요소를 기본 사양으로 확장했다. 블랙 컬러의 "마칸GTS" 레터링이 각인된 브러시드 알루미늄 도어 엔트리 패널은 스포티한 모델임을 더욱 부각한다. 블랙 컬러 브러시드 알루미늄 마감의 인테리어 패키지는 스포티한 대비를 통해 고급 소재를 더욱 강조한다. 블랙 컬러의 타코미터 역시 "GTS" 레터링이 새겨져 있다. 시프트 패들이 장착된 기본 사양의 다기능 스포츠 스티어링 휠 외에도 알칸타라 또는 가죽 림이 적용된 열선 내장 GT 다기능 스티어링 휠은 옵션 사양으로 제공된다.

### 탁월한 측면 지지력의 8방향 GTS 스포츠 시트

마칸 그란 투리스모 스포츠(Gran Turismo Sport) 모델은 드라이버와 조수석 승객을 위한 8방향 전동 조절식 GTS 스포츠 시트는 사이드 볼스터가 특징이다. 이를 통해, 역동적인 코너링 시 최적화된 측면 지지력을 보장한다. 앞·뒷좌석 헤드레스트에 각인된 "GTS" 레터링은 특별함을 더욱 강조한다. 알칸타라 소재는 시트 센터 패널, 센터 콘솔의 암레스트 및 도어 패널에 기본 사양으로 적용되며, 루프 라이닝에는 옵션 사양으로 선택할 수 있다.

옵션 사양으로 제공되는 GTS 인테리어 패키지를 통해 선택 가능한 카민 레드(Carmine Red)와 초크(Chalk) 컬러는 인테리어를 더욱 돋보이게 한다. 앞·뒷좌석 헤드레스트에 각인되는 레터링을 포함해, 안전벨트, 타코미터 다이얼, 시트 장식 요소, 센터 콘솔, 컨트롤 패널 상단부, 도어 패널과 플로어 매트 등에 적용된다.

또한, 더욱 다양한 개인화 옵션 사양이 제공된다. 기본 사양의 10.9인치 풀HD 터치 스크린을 탑재한 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)는 14개의 라우드 스피커와 14개의 앰프 채널을 통해 제어되는 총 665와트 출력의 BOSE® 서라운드 사운드 시스템과 연결되어 있다. 다른 마칸 모델과 마찬가지로, PCM에는 히어 클라우드(Here Cloud)를 통한 실시간 교통 정보를 제공하는 온라인 내비게이션, 모바일 폰 블루투스, 두 개의 오디오 인터페이스 및 지능형 음성 제어 기능이 포함된다. 또한, LTE 전화 모듈, 통합 SIM카드와 외부 SIM 카드 슬롯, Wi-Fi 핫스팟과 다양한 포르쉐 커넥트 서비스를 포함하는 포르쉐 커넥트 플러스(Porsche Connect Plus)를 기본 사양으로 지원한다.

포르쉐 카 커넥트 앱(Porsche Car Connect App)은 스마트폰을 사용해 차량 기능을 접근할 수 있도록 한다. 보안 서비스는 도난으로부터 차량을 보호하고 최악의 경우 차량을 되찾을 수 있도록 지원한다. 원격 잠금, 긴급 고장 통화 및 사고 경보 기능 등 보안과 안전 역시 더욱 강화되었다. 신형 마칸 터보는 Qi 규격의 표준 유도 충전이 가능한 스마트폰 거치대를 옵션으로 제공한다. 더욱 편안한 주행을 위해 열선 내장 윈드 스크린, 미립자 필터와 함께 실내 공기를 정화시키는 이온라이저도 옵션으로 이용할 수 있다. 또한, 신형 마칸 GTS에는 후방 카메라와 서라운드 뷰를 포함한 트래픽 잼 어시스트, 파크 어시스트를 장착할 수 있다.

## 지원 및 편의 시스템

### 운전자를 위한 지원 시스템

포르쉐는 최신 모델의 업그레이드 일환으로 신형 마칸의 지원 시스템 범위를 더욱 확장했다. 신형 마칸 GTS는 더 강력한 센서와 데이터 및 이미지 처리 장치를 통해 혁신적인 기능도 지원한다. 차선 유지 및 변경 보조 장치, 속도 제한 디스플레이를 옵션으로 선택할 수 있으며, 어댑티브 크루즈 컨트롤은 트래픽 잼 어시스트 시스템과 함께 더욱 향상되었다.

센트럴 에어 인테이크 가운데 위치한 레이더 센서를 이용하는 어댑티브 크루즈 컨트롤 시스템은 앞차와의 거리를 모니터링하고 간격을 자동으로 유지한다. 또한, 인접 차선에서 끼어드는 차량을 감지하며, 필요 시 전면 차량의 움직임을 따라 자동으로 정지한다. 스탑 앤 고(Stop-and-Go) 기능으로 차량은 정지할 때까지 제동된 이후, 다시 자동으로 출발할 수 있다. 정지 상태가 3초 이상 길어질 경우 차량을 다시 출발시키려면 가속 페달을 살짝 밟거나 컨트롤 스톱을 사용하면 된다.

### 스탑 앤 고 기능을 지원하는 새로운 트래픽 잼 어시스트

트래픽 잼 어시스트 기능은 스티어링 지원을 통해 스탑 앤 고 기능을 더욱 확장한다. 최적화된 레이더 및 비디오 센서를 통해 0~60km/h의 속도 범위에서 현재 주행 중인 차선과 인접 차선의 선행 차량을 감지한다. 시스템이 활성화되면 시스템의 의도적인 개입을 통해 차량이 차선을 벗어나지 않도록 유지시켜준다. 특히, 정체 중이거나 더디게 움직이는 교통 체증 상황에서 운전자의 부담을 상당 부분 덜어주고, 편의성을 현저히 높여준다. 차량 및 보행자와의 충돌 위험을 감소시키는 경고 및 제동 지원 시스템은 어댑티브 크루즈 컨트롤과 트래픽 잼 어시스트의 구성 요소다. 해당 시스템은 전방 카메라를 통해 충돌 지역에 있는 차량이나 보행자를 감지한다. 첫 단계에서는 시청각적 경고를 보내고, 차량이 전방으로 빠르게 다가가는 두 번째 단계에서는 브레이크 제동을 통해 경고한다. 필요 시 운전자의 최초 브레이크만으로 완전 제동이 가능하다. 운전자가 반응하지 않은 경우에는 자동으로 비상 제동이 활성화되어 충돌을 최소화한다.

포르쉐는 3단계 주차 지원 기능을 통해 신형 마칸 운전자들의 일상적인 주행을 효과적으로 지원한다. 옵션 사양으로 제공하는 전후방의 파크 어시스트(ParkAssist) 기능은 초음파 센서를 활용해 차량 이동이나 주차 시에 운전자에게 시청각 정보를 제공한다. 파크 어시스트

에는 PCM의 화면에 다이내믹 가이드라인 및 잠재적 장애물과의 거리 등을 컬러 카메라 이미지로 표시해 운전자를 지원하는 옵션 사양의 후방 카메라를 추가할 수도 있다. 서라운드 뷰가 탑재된 파크 어시스트는 4개의 개별 카메라를 통해 고해상 화면과 함께 차량 이동 및 주차를 돕는다.

또한, 신형 마칸은 다양한 옵션 사양의 글래스를 제공해 개별 맞춤화가 가능하다. 콤팩트 SUV 최초로 어떤 열선도 필요 없이 윈드 스크린에 통합된 특수 필름으로 히팅이 가능한 윈드 스크린을 옵션으로 이용할 수 있다. 또한, 방열 및 방음 기능의 라미네이트 글래스를 옵션을 장착 가능하다. 라미네이트 글래스 디자인의 새로운 어쿠스틱 필름은 유해한 UV 광선을 거의 100퍼센트 차단하고, 외부 소음 최소화, 도난 방지 효과 등 세 가지 측면에서 향상된 기능을 자랑한다.

방열 및 방음 기능을 프라이버시 글래스와 결합해 사용할 수도 있으며, B필러 뒤로 아주 어둡게 틴팅 처리된 측면 유리창도 옵션으로 선택 가능하다. 이 틴팅 글래스는 가시광선을 20% 미만 감소시키며(방음 및 방열 글래스와 결합 사용 시 30% 미만), 차량 후면 유리창은 가시 광선을 30% 미만으로 줄인다. 뒷좌석 측면 유리창에 옵션 사양의 선 블라인드를 추가해 프라이버시를 높일 수도 있다.

## 역사

### 904 카레라 GTS부터 시작된 포르쉐 GTS의 역사

포르쉐의 모든 GTS 모델은 공통적으로 세그먼트에서 가장 스포티하고, 역동적이며, 감성적이다. 2015년, GTS 모델 범위는 하드 탑 또는 카브리올레, 수동 또는 PDK 변속기 장착, 2도어와 4도어로 구분되며 처음으로 5개 시리즈, 9개의 세부 모델로 늘어났다. 신형 718 GTS 4.0은 두 가지 역사적인 포르쉐 DNA가 적용된다. 2도어 스포츠카 제품들은 전설적인 미드엔진 레이싱카 550 스파이더(1953), 718 GTR 쿠페(1962) 그리고 904 카레라 GTS(1963)의 요소를 개념적이면서 창의적으로 채택, 형태와 비율은 718 카이맨과 박스터에 현대적으로 해석되어 적용되었다. 동시에, 상표권 보호 이유로 정식 명칭을 지정하지 못했던 페르디난트 알렉산더 "부치" 포르쉐가 디자인한 카레라 GTS는 포르쉐 GTS 라인의 시초로 여겨진다.

포르쉐는 1980년부터 차체가 더욱 넓어진 '924 카레라 GTS'를 선보이며, "그란 투리스모 스포츠(Gran Turismo Sport)"의 레이싱 히스토리를 다시 한번 재연한다. 2리터 터보차지 엔진을 장착해 최고출력245마력(PS)을 발휘하고, 최고속도는 250km/h에 이르는 1,121kg의 경량화 버전 924 카레라 GT 에볼루션 시리즈를 406대 한정 생산했다. 그 중 50대는 일반公道 주행 승인을 받기도 했다. 또한, 924 카레라 GTR은 375마력(PS)의 레이싱 전용 버전과 280마력(PS)의 랠리 버전으로 각각 출시됐다. 1981년 독일 챔피언십에서 발터 뢰를(Walter Röhrl)이 열풍을 일으켰던 924카레라 GTS 랠리 차량은 바이악에서 다시 특별히 개발되기도 했다.

최신 GTS 모델은 각 시리즈의 스포티하면서도 다재다능한 차량을 상징하며, 고성능 및 GT 차량과는 차별화된다. 1992년, 928 GTS에는 이미 이 같은 정신이 담겨있다. 5.4리터 8기통 4밸브 엔진과 트랜스액슬을 탑재한 928 GTS는 포르쉐 GTS 역사에 정점이다. 350마력(PS)의 5단 또는 4단 자동 변속기를 결합한 928 시리즈는 정지상태에서 100km/h까지 가속하는데 6초가 채 걸리지 않으며, 최고속도는 275km/h다. 928 시리즈는 1995년에 막을 내렸다.

12년 후, 2007년에는 V8 자연흡기 엔진을 장착한 카이엔 GTS가 다른 포르쉐 GTS 모델의 새로운 기준이 되었다. 430마력(PS)의 최고출력, 더욱 견고해진 새시는 4도어 자동차에 스포티함을 부여했다. 다양한 블랙 컬러 디자인 및 맞춤형 음향 요소는 2012년부터 카이엔 GTS의 후속 모델에도 적용되었다. 420마력(PS) 카이엔 GTS는 다른 자연 흡기 SUV 모델에 비해 강력한 성능을 자랑했다.

2010년에는 911 카레라 GTS가 계보 GTS 역사의 계보를 이었다. 최고출력 408마력(PS)을 발휘하는 911 카레라 GTS는 911의 997 세대 카레라, 터보, GT 모델 사이를 연결한다. 후륜 및 사륜 구동은 물론 S모델보다 차체가 44mm 넓은 쿠페와 카브리올레도 선보였다. 블랙 컬러의 프론트 스포일러 립과 레드 브레이크 캘리퍼는 디자인적 특징이었으며, 모터스포츠에서 사용되는 것과 유사한 중앙 잠금 시스템의 19인치 알루미늄 휠이 탑재되었다. 2014년부터는 991 세대에 911 카레라 GTS를 선보였으며, 쿠페와 카브리올레 그리고 최초로 타르가 버전도 출시했다. 3.8리터 6기통 박서 엔진을 장착, 430마력(PS)의 최고출력을 발휘했다.

포르쉐 GTS의 세 번째 파생 모델은 2011년 선보인 파나메라 스포츠 세단이다. 처음에는 430마력(PS)의 4.8리터 V8 엔진과 7단 PDK의 결합을 통해 최고속도 288km/h의 스포티한 성능을 자랑했다. 사륜 구동 파나메라 GTS는 380마력(PS)의 파나메라 S와 500마력(PS)의 파나메라 터보 사이에 위치했으며, 업그레이드 이후 파나메라 GTS의 최고출력은 440마력(PS)까지 증가했다. 2018년, 사륜 구동 시스템으로 최고출력 460마력(PS)의 4리터 V8 바이터보 엔진을 탑재한 2세대 파나메라 GTS는 파나메라 GTS 스포츠 투리스모까지 라인을 확장했다.

마칸은 2015년 처음으로 GTS 모델을 선보였다. 더욱 간결해진 새시, 최고출력 360마력(PS), 최고속도 256km/h로, 마칸 GTS는 더욱 스포티한 모델로 자리매김했다. 모든 측면에서 성능이 개선된 후속 모델은 이어지고 있다.

이에 앞서, 2014년에 포르쉐는 이미 GTS 철학을 오픈 탑 박스터와 쿠페 카이만에 반영하기도 했다. 포르쉐 904 카레라 GTS 이후 처음으로 브랜드의 미드엔진 스포츠카도 GTS로 구분되었다. 포르쉐 PDK 듀얼 클러치 변속기와 3.4리터 6기통 박서 엔진 탑재로, 최고출력 340마력(PS)을 발휘했으며, 정지상태에서 100km/h까지 가속하는데 4.9초, 최고속도는 281~285km/h에 달했다. 2017년 선보인 718 GTS는 고출력 엔진 2.5리터 4기통 터보 엔진을 탑재했다. 2020년에는 최고출력400마력(PS)의 6기통 고회전 자연 흡기 박서 엔진을 탑재한 718 GTS 4.0가 포르쉐 GTS 역사의 새로운 장을 열었다. 터보 모델은 중국 시장에서 선보일 예정이다.